SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 5 minutos.)

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da de los siguientes:)

"1) Solicitud de audiencia del sindicato del taxi del interior relativo al proyecto de ley por el que se produce el reintegro de impuestos al servicio de automóviles con taxímetro.

2) Hospitales Maciel, Pasteur y Pereira Rossell. Se derogan las leyes que facultaron a la Dirección Nacional de Loterías y Quinielas a disponer de sorteos especiales y se sustituye la asignación de recursos. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo. Carpeta Nº 1242/2013. Distribuido Nº 2173/2013.

3) Zonas económicas especiales. Se modifica el régimen vigente de Zonas Francas. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo. Carpeta Nº 1282/2013. Distribuido en elaboración".

–La Comisión de Hacienda tiene mucho gusto en recibir a una delegación del Ministerio de Economía y Finanzas presidida por el señor Ministro, Fernando Lorenzo, que ha venido acompañado por los economistas Jorge Polgar y Roberto Methol. A su vez, contamos con la presencia del asesor José Ibarburu y esperamos que llegue en cualquier momento el Director Nacional de Loterías y Quinielas, señor Luis Gama.

En el día de hoy debemos considerar dos proyectos de ley. El primero de ellos corresponde a la Carpeta Nº 1211/2013, relativa al reintegro de impuestos al servicio de automóviles con taxímetro. El Poder Ejecutivo ha enviado un proyecto de ley. Para referirse al tema cedemos el uso de la palabra al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- En esta oportunidad, el Poder Ejecutivo ha remitido al Parlamento un proyecto que tiene relación con el servicio de automóviles con taxímetro en todo el territorio nacional y refiere a una propuesta de reintegro de impuestos, del que serían beneficiarios los propietarios de los automóviles con taxímetro que presten un servicio de transporte de personas en el país.

Antes de explicar el contenido específico del proyecto, quisiera comentar cuál es la motivación que está detrás de esta iniciativa, a través de la cual se ponen a resguardo varios aspectos relativos al interés de las finanzas públicas y se contemplan otros objetivos nacionales. Este diseño surge como respuesta a un reclamo que ha estado realizando el sector de taxímetros en cuanto al interés en que se den estímulos para acelerar un proceso de reconversión de la flota nacional de taxímetros de gasoil a nafta. De todos modos, se entiende que el objetivo final –que es el que interpreta el proyecto– no es consolidar específicamente el pasaje a nafta, sino dar un paso relevante para que, cuando esté disponible el gas como combustible alternativo al gasoil, los motores de los automotores aplicados al servicio de taxímetro se encuentren en condiciones de costo adecuadas para aprovechar esa fuente alternativa. Quiere decir que, si bien en el proyecto de ley se intenta viabilizar o fortalecer incentivos para que ocurra esa transferencia a nafta, según quienes han estado promoviendo esta iniciativa, en principio la nafta no sería el estado final, pues entienden que los estímulos tienen directa relación con el momento en que el gas esté disponible.

Hay que tener en cuenta esto porque lo que el Poder Ejecutivo hace es atender un reclamo de un actor privado que tiene interés en posicionarse para algo que el Gobierno entiende que es relevante, como lo es el proceso de diversificación de la matriz energética, en el cual la incorporación del gas es un ítem importante. Por lo tanto, el proyecto de ley se sitúa en esta perspectiva. Obviamente, la iniciativa tiene algunos lineamientos de fondo para el Poder Ejecutivo: sus parámetros están calibrados para que la recaudación impositiva antes y después de la aplicación de esto no

implique mermas para las finanzas públicas. Esperamos que esto no sea una fuente de generación de recursos suplementarios ni provoque una situación de mayor déficit en las finanzas públicas.

El proyecto se aprovecha de la lógica que consiste en que quienes tienen autos aplicados al servicio de taxímetro con gasoil paguen los impuestos de ese combustible y quienes utilizan autos a nafta paguen los impuestos correspondientes a la nafta. Es bien sabido que las estructuras impositivas son muy distintas.

El proceso de pasaje de un combustible al otro tendría excedentes tributarios si ocurriera en los términos en que se quiere propiciar. Sabemos que ya está ocurriendo el proceso de pasaje de una parte importante de la flota de taxímetros a los autos que funcionan con nafta y con este proyecto de ley se intenta apoyar dicho proceso, dándole un impulso en las mejores condiciones en que a nivel del Poder Ejecutivo se puede plantear un estímulo en esa dirección. Quiero aclarar que en el período anterior, cuando se manejaron iniciativas relativas a incentivar el pasaje de varios medios de transporte de gasoil a nafta, era porque el país enfrentaba un desequilibrio muy importante en el resultado del proceso de refinación del petróleo, ya que los niveles de consumo de gasoil por la producción y los particulares obligaban a tener excedentes de nafta. Había que refinar petróleo suficiente como para abastecer un desequilibrio de la estructura de consumo del país que se había gestado en los quince años anteriores. Hubo varias iniciativas que trataron de propiciar el proceso de reconversión y ha avanzado mucho.

Sin embargo, hoy ese fundamento no existe y quiero que los señores Senadores lo tengan claro. En este momento, el desequilibrio que teníamos ha desaparecido y, por lo tanto, ya no hay una razón genuina de costos y generación de excedentes en la producción y el refinado de petróleo que viabilice algo que, en aquellos momentos, tenía razones mucho más profundas desde el punto de vista del interés de las finanzas públicas. Se terminaban generando excedentes de combustibles que después había que vender y en esos procesos de venta no necesariamente se recuperaban los costos. Por eso se quiso resolver esa situación.

Afortunadamente, en estos últimos años la situación se ha revertido. Es notorio que, a nivel de los particulares, las medidas adoptadas en el período pasado fueron muy eficaces y la realidad es que tenemos una menor incorporación o renovación de autos particulares a gasoil. El uso de este ha quedado remitido al sector productivo. Se han tomado más medidas –que creo que los señores Senadores han valorado oportunamente– en cuanto a que, en la medida en que el consumo de gasoil se concentra en el uso productivo, se le cambió la tributación hasta el punto de dejarle solo el IVA, de tal modo que fuera un impuesto que se pudiera trabajar de otra manera en las estructuras financieras y de costos de las empresas. Creo que estas precisiones son importantes porque contextualizan el espíritu con el que el poder Ejecutivo remite este proyecto de ley y, además, le da un entorno y lo ubica en un proceso de transición hacia un proyecto de enorme interés para el país como lo es la diversificación energética. Aparece en un momento en que el proceso de reconversión de los automóviles con taxímetro hacia la nafta está en curso.

En cuanto a la estructura del proyecto, es importante tener en cuenta que esto no dispara un proceso. Insisto en que con esta iniciativa no vamos a iniciar un proceso, pues este empezó hace muchos años, antes de que se hablara de estos temas.

Con respecto a los antecedentes de la iniciativa, en el período anterior el Parlamento consideró un proyecto de ley en momentos en que las circunstancias eran las que acabo de señalar, pero este no prosperó y cuatro años después se presenta esta iniciativa, que tiene una estructura muy diferente. Reafirmo que los parámetros que se utilizaron para definirla no responden a otra cosa que poner a resguardo las finanzas públicas de la generación de excedentes o de un déficit adicional producto de lo que se quiere estimular. Este proyecto llega en un momento en que está en curso la transformación y cuando, desde el punto de vista de la estructura, la generación de derivados del petróleo está equilibrada y se ha abandonado el desequilibrio que dio origen a las medidas impulsadas desde el Gobierno en el período anterior. Este es el marco general de la iniciativa.

El proyecto de ley es muy conciso. Básicamente contiene seis artículos.

Por el artículo 1º se autoriza al Poder Ejecutivo a establecer el reintegro de impuestos abonados en oportunidad de la compra de nafta. Insisto en que, cuando se compra este combustible, se pagan más impuestos que cuando se carga gasoil, sin tener en cuenta las cantidades, pues el consumo energético de cada uno de los vehículos depende de las eficiencias relativas. ¿A quién se le otorga ese reintegro? A los permisarios para la prestación de servicios de transporte de personas en automóviles con taxímetro. El sujeto beneficiario comprende a los permisarios de servicios de automóviles con taxímetro.

El artículo 2º establece a quiénes beneficia este reintegro de impuestos por utilizar nafta como combustible. Concretamente, recibirán este beneficio los contribuyentes de la Dirección General Impositiva que sean permisarios de los servicios de transporte de personas en automóviles con taxímetro, obviamente se encuentren al día con sus obligaciones tributarias y de seguridad social, y además cumplan con los requerimientos reglamentarios para que estos servicios, que operan a nivel departamental y no nacional, funcionen. Lo único que se establece a nivel nacional es el ajuste de la tarifa, que se hace efectivo según lo estipulado por el Decreto-Ley Nº 14.791, de 8 de junio de 1978, que faculta al Ministerio de Economía y Finanzas a realizar los ajustes y fijar la tarifa de los servicios brindados por automóviles con taxímetro.

¿Cuáles son los límites establecidos por el proyecto de ley? Dependiendo, obviamente, de los parámetros de uso de los combustibles y de la actividad que se realiza con los servicios de taxímetro, se hacen distinciones geográficas. Así, por ejemplo, para vehículos con motor a nafta establece hasta mil litros de gasolina mensuales a los vehículos empadronados en el departamento de Montevideo; hasta setecientos litros de gasolina mensuales a los vehículos empadronados en los departamentos de Canelones y Maldonado, y hasta trescientos cincuenta litros de gasolina mensuales a los vehículos empadronados en el resto de los departamentos. Asimismo, distingue un segundo tipo de vehículos que responden al uso de nuevas tecnologías, se denominan “híbridos” y son aquellos con motor combinado de gasolina y electricidad, y les impone un límite de trescientos treinta litros en todo el país.

En consecuencia, se establece que corresponde realizar el reintegro de impuestos hasta estas cantidades de litros. Ahora bien, ¿por qué montos? Eso está establecido en el artículo 3º, en el que se dice que el reintegro será de $ 10 por litro y podrá ser recibido por los contribuyentes de la Dirección General Impositiva en su carácter de permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro, durante un máximo de 24 meses consecutivos contados a partir de la afectación al servicio de un vehículo nuevo con motor a gasolina –nafta–, o con motor combinado híbrido, es decir, gasolina y electricidad.

A su vez, se establece que esto está limitado a los primeros 200 vehículos nuevos con motor combinado gasolina y electricidad, en cuyo caso el reintegro se extenderá por hasta sesenta meses.

Es importante reubicar en esta estructura el hecho de que el proceso de transformación de vehículos de gasoil a estas otras modalidades está en curso. Por lo tanto, debe quedar claro –y en la redacción está establecido– que con este mecanismo se apunta a impulsar el pasaje de gasoil a nafta y, en principio, se puede utilizar una vez. Conviene aclarar que el período de vigencia de este beneficio se extiende por setenta y dos meses, pero la idea es propiciar que ocurra y no repetir el procedimiento porque el estado de equilibrio de esto depende, insisto, del uso de gas y no de nafta.

Hay que tener en cuenta que el espíritu de la norma –consagrado en el proyecto de ley– es que gozarán de este beneficio también los vehículos que hoy están a nafta y, en el marco de esta ventana temporal, procedan a hacer un nuevo cambio. O sea que el hecho de mantenerse con un motor a nafta también está cubierto. En el proyecto de ley no se establece que el reintegro solo beneficie a quien pase el motor de su vehículo de gasoil a las modalidades que se quiere incentivar, sino que en el período de vigencia se otorga un incentivo adicional para que el parque automotriz dedicado a servicios de taxímetro, utilice motores a nafta.

SEÑOR RUBIO.- De acuerdo con el alcance del artículo 3º –no sé si comprendí correctamente–, los vehículos que actualmente tienen motor a nafta no estarían comprendidos.

SEÑOR MINISTRO.- El espíritu y contenido de la norma que estamos propiciando es que los que ya lo hicieron no reciban nada, pero cuando tengan que enfrentar el próximo cambio –dado que el período de renovación es más corto que el de vigencia de la ley– puedan hacerlo, de modo de asegurar que todos hayan recibido el incentivo una vez. Ese es el objetivo: que todos hayan gozado una vez del beneficio a lo largo del proceso de reconversión de la flota. Básicamente, se quiere consolidar una situación en la que el desestímulo a la utilización del gasoil quede de manifiesto durante el período de vigencia de la ley, a la espera, insisto, de que el uso de un combustible no disponible hoy pueda estarlo en el futuro.

El inciso segundo del artículo 3º establece claramente que no deben haber transcurrido más de 72 meses de la promulgación de la presente ley para el cobro del reintegro. Estos seis años es un tiempo bien superior a los plazos que establecen las reglamentaciones en cuanto a la necesidad de cambio de las unidades. Actualmente, las regulaciones en los distintos Gobiernos Departamentales determinan tiempos menores a los 72 meses. Entonces, esa es la ventana temporal de vigencia de esta disposición. Es importante precisar que esto regirá por única vez; dado que es posible que alguien realice dos cambios en 72 meses, tiene que quedar claro que esto será por única vez. Es en el primer cambio que tenga lugar, porque después, según indica el sector, se supone que va a recibir ventajas por el gas. El Gobierno no toma posición respecto a si esas ventajas existen o no –no es nuestro objeto de discusión–, pero como el sector lo entiende así, entonces propicia una norma sin costo fiscal y equilibrada para conseguir una finalidad que en el pasado intentó propiciar con otra motivación que hoy no está vigente. Quiero insistir en este aspecto porque me parece que es parte del contexto en el que hay que discutir con seriedad el alcance y el contenido de esta norma.

El artículo 4º establece el mecanismo de ajuste del reintegro. Básicamente, la idea es hacerlo en simultáneo con algo que ya está en la normativa vigente y que tiene que ver con la ocasión en que se realizan regularmente los ajustes del Impuesto Específico Interno correspondiente a la primera enajenación a cualquier título de la nafta súper 95.S.P., que en principio es la referencia que se estaría tomando en cuenta.

El artículo 5º establece que los reintegros se harán efectivos mediante la emisión de certificados de crédito contra la presentación de las facturas correspondientes y podrán ser imputados al pago de las obligaciones tributarias y de seguridad social. Es claro que todos los parámetros que hemos considerado muestran que la calibración de los beneficios hace que el reintegro no sea –salvo una situación patológica que no hemos logrado encontrar– superior a las obligaciones tributarias. Esto quiere decir que no está previsto que se generen créditos no utilizables por parte de los taximetristas. Así está calibrado el beneficio.

Por último, es importante tener en cuenta el artículo 6º en la medida en que el proyecto de ley puede interpretarse claramente como un abatimiento temporario de los costos de producción de este servicio. En principio, como los mecanismos de ajustes de precios prevén que en la tarifa deben ser recogidas todas las variaciones de costos, esta norma dice que los abatimientos de costos que se produzcan al amparo de esta ley no serán tenidos en cuenta en la tarifa. La razón es simple: si incluyéramos todo esto en la tarifa estaríamos trayendo al terreno otras dimensiones que el proyecto trata de dejar fuera. Está claro que el precio determina la frecuencia de utilización del servicio y que las remuneraciones salariales están en función de lo que recauda el taxímetro. En realidad el proyecto no trata de innovar respecto a la organización del trabajo en el sector sino que exclusivamente pretende que el parque automotor del servicio de taxímetros quede radicado en un tipo de motor que oportunamente pueda asumir el consumo de gas.

Esto es cuanto tenía para decir sobre el proyecto de ley.

SEÑOR RUBIO.- Voy a realizar algunas preguntas para tratar de comprender un poco más el proyecto.

Según entiendo, aquí se está estimulando una transición. El comportamiento esperable es que quienes tienen vehículos a gasoil lo pasen a nafta durante este período, o que los que los tienen a nafta renueven su flota en alguna de la direcciones, incluida la del motor combinado. ¿En el caso del motor combinado –y supongo que es un problema de reglamentación– hay una nómina nacional de permisarios para establecer el tope de los 200 vehículos nuevos? Esta es una de las preguntas.

La otra pregunta es sobre el tope de los 72 meses. Según entendí de las palabras expresadas por el señor Ministro, en ese período hay mucho margen para hacer el pasaje al uso de gas y, por lo tanto, no tiene sentido mantener este estímulo. ¿Es así?

SEÑOR GALLINAL.- Saludo a las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas.

Como le consta al señor Ministro, desde hace días los taximetristas del interior del país nos están llamando porque están preocupados por la asignación de litros establecida en el proyecto de ley; incluso nos ha llegado una nota con un pedido de audiencia a la Comisión.

La pregunta es la siguiente. Obviamente, toda cifra –por más criterio de justicia que se intente aplicar– siempre significa un cierto grado de arbitrariedad y es lo que estaría dando pie a reclamaciones de esta naturaleza. El proyecto establece que el reintegro se hará a los contribuyentes de la Dirección General Impositiva, en su carácter de permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro; obviamente, todos ellos hoy están registrados y no podrán recibir ese beneficio quienes no estén al día con sus obligaciones no solamente desde el punto de vista fiscal sino también formal. Me pregunto si como consecuencia de los aportes que ellos realizan –aclaro que no conozco cómo es el sistema– hay alguna forma de medir, de saber su historia y el consumo que tienen para, en función de ello, establecer el subsidio que se va a otorgar a través de la presente iniciativa, porque de esa manera eliminaríamos todo posible cuestionamiento al proyecto. Es evidente –y quizás al señor Ministro ya se lo plantearon las propias autoridades de los taximetristas– que vamos a tener esa protesta o pedido, que hasta parece justo, porque además siempre hay una invocación: que muchas veces, por el hecho de ser del interior, terminan siendo postergados. Entonces, pregunto: ¿existe algún elemento de carácter objetivo en función del cual se puedan establecer los reintegros o lo que aquí se va a otorgar a los taximetristas?

Muchas gracias.

SEÑOR TAJAM.- Quisiera hacer una consulta similar a la que planteó el señor Senador Gallinal, en el sentido de si todos los elementos, como la combinación del monto de reintegro por litro y la cantidad de litros que está definida para cada vehículo según el territorio y el plazo, están integrados. Aquí hay dos objetivos: uno de ellos es subsidiario en el sentido de que desde el punto de vista fiscal no haya pérdidas; otro es el aliciente para que se produzca el pasaje a nafta de los automóviles que funcionan a gasoil. Quisiera saber si esta combinación de la cantidad de litros, el monto del reintegro y el plazo están definidos en función del beneficio del taxímetro o del equilibrio de la renta. Básicamente, me interesa conocer dónde está el juego de uno y del otro.

Por otro lado, el señor Ministro decía que el proceso ya se inició; entonces es interesante saber cuántos serían los nuevos beneficiarios que comenzarían con este proceso puesto que hay otros que ya lo han iniciado.

A su vez, me parece muy interesante favorecer el pasaje a vehículos con motor combinado, que es algo que se está haciendo en otros lados y que representa un ahorro impresionante. He podido ver que se dispone un tope de 200 vehículos –el señor Senador Rubio hizo referencia a esto– y lo cierto es que no entiendo el sentido de este número ya que la fijación de este límite hace que su implementación sea bastante difícil en virtud de lo que tiene que ver con la oferta de repuestos y demás. Aclaro que esta es una simple apreciación de alguien que no entiende mucho de este tema.

SEÑOR MINISTRO.- Las consultas que hacía el señor Senador Rubio son muy precisas e importa que quede claro en qué consiste la propuesta del Poder Ejecutivo en cuanto a la operativa del sistema.

Primero que nada, la idea de este límite de hasta 200 vehículos no tiene una lógica territorial predeterminada porque la idea es que los primeros que entren sean los que cubran el cupo. Por lo tanto, como nos decían en la Facultad de Ciencias Económicas, este es el criterio FIFO, *first in, first out,* o sea, el primero que entra es el primero que recibe el beneficio. Esta es la lógica y, en consecuencia, en la reglamentación no va a haber ningún elemento de discriminación geográfica en este sentido.

Se puede decir que la referencia a vehículos híbridos que se hace en este proyecto de ley es una especie de estructura ad hoc introducida a solicitud de la Dirección Nacional de Energía del Ministerio de Industria, Energía y Minería que busca propiciar que este tipo de vehículos comience a circular en el país con condiciones de eficiencia superiores a los de a gasoil y a nafta. El problema es que el costo de esos vehículos es entre dos y tres veces mayor que el de los coches tanto a gasoil como a nafta que se pueden utilizar para este servicio. Insisto en que esta es una estructura ad hoc. Incluso, si se pasara toda la flota a este tipo de vehículos se registraría una ganancia energética muy importante pero, a la vez, una pérdida de recaudación impositiva formidable; téngase en cuenta este dato. Aclaro que no estoy afirmando que esto no vaya a ocurrir pero sí que empieza a perder fundamento la idea que está detrás del proyecto de ley que remite el Poder Ejecutivo.

El señor Senador Rubio también preguntaba sobre la ventana de 72 meses y cómo operaría. Entendemos que el plazo de reconversión de la flota se da entre cuatro y cinco años, por lo que los 72 meses cubren efectivamente el proceso a nivel de todas las distintas realidades que haya en el territorio nacional; esa es la lógica.

Puse bastante énfasis en el tema de la definición de los parámetros que forman parte de la cuantificación del reintegro y a partir de las preguntas realizadas por el Senador Gallinal y luego ampliadas por el Senador Tajam, podré aclarar mucho mejor este tema. Es importante tener en cuenta que nosotros no inventamos los parámetros de utilización relativa en los distintos ámbitos del territorio nacional. Insisto, no los inventó el Poder Ejecutivo sino que fueron elaborados por quienes suministran información sobre las estructuras de costos operativos. Nosotros fijamos la tarifa. En diciembre de 2010, a partir de los datos recibidos, se consolidó la nueva paramétrica con la que se establecieron las tarifas a nivel nacional. Por tanto, las estructuras relativas a cantidades de litros utilizados en distintas partes del país obviamente responden a una partición arbitraria, pero la arbitrariedad está fundada en la información que recibe el Ministerio y con la que se elaboran las estructuras de costos y que es aportada, reitero, por los propios permisarios. Quiere decir que esta información no surge de ningún registro público de utilización real sino de los datos promedio. Sería inmanejable un sistema individual porque, entre otras cosas, cabría la posibilidad de que ocurriera cualquier cosa. En definitiva, aceptamos que los parámetros tienen una arbitrariedad pero pido a los señores Senadores que si deciden intervenir sobre alguno de ellos, por la razón que fuera, no modifiquen uno en particular: el precio de $ 10 por la cantidad total debe dar lo mismo que hoy porque de otro modo generaremos una situación con resultados fiscales negativos. En tal sentido, ya tenemos que enfrentarnos a una discusión a propósito de los que quieran más; bien, si se baja P –esto es, el precio–, no hay que olvidar que PxQ –Q representa la cantidad– tiene que dar la misma cifra. Si alguien quiere que sean más litros, tendrá que ser menos de $10. Reitero que PxQ está calibrado y es lo intocable en esta iniciativa. De otro modo, si se altera el volumen de recursos que el Estado está dispuesto a aplicar por concepto de reintegro, se perderá el fundamento y la lógica instrumental con el que el Poder Ejecutivo envía este proyecto de ley. Me parece que este es el punto central del tema. Si se decide que no sean 1.000 litros en Montevideo, 700 en Canelones y Maldonado ni 350 en el resto del interior y se quiere cambiar la estructura, nosotros les diremos cuántos son los vehículos y dónde están ubicados; les vamos a dar toda esa información. Si se quiere hacer un dibujo diferente de lo que es el volumen de recursos que el Gobierno entiende que está dentro de la lógica fiscal, no tenemos inconveniente. Me gustaría que quede claro que parte de esta información pertenece a los registros que están en las Intendencias Departamentales, donde figura quiénes son los permisarios y cuáles están activos, y está cruzada con información de la Dirección General Impositiva. En este momento, tenemos 5.110 unidades en todo el país, de las cuales 3.100 están en Montevideo, 390 en Canelones y Maldonado y 1.620 en el resto del país. Muy equilibradamente en cada una de estas disposiciones geográficas, aproximadamente el 25% –sin ningún sesgo– en Montevideo, Canelones, Maldonado y el resto del interior ya están a nafta. El proceso de reconversión se ha iniciado y está avanzado. Esta información, si entiendo bien, es de 2012 y no incluye lo que ya se ha avanzado este año.

Contamos con datos aportados por los propios permisarios sobre cuántos son los kilómetros recorridos por cada auto, cuáles son las condiciones de consumo y las paramétricas que forman parte de la estructura de costos que manejamos. Pero hay que tener cuidado. Oportunamente hicimos un chequeo de esas estructuras y cuando se adoptaron como parte de la paramétrica actual de ajuste estaba acordado, justamente, que esa era la paramétrica. Si ahora, cada vez que se va a instaurar un beneficio se quiere cambiar la paramétrica, estamos ante un problema. Se pone en tela de juicio todo el concepto de paramétrica. Si son paramétricas estamos ante parámetros y no blancos móviles que cambian de acuerdo a los beneficios. De no ser así, desde nuestro punto de vista sería muy difícil de

manejar. Recuerden los señores Senadores que se dio al Ministerio de Economía y Finanzas la potestad de manejar este tema. Si a lo largo del período de vigencia de una paramétrica se va a interpelar constantemente su estructura, no existe paramétrica. Es más; esta paramétrica es muy reciente y constituye una renovación después de mucho tiempo.

SEÑOR METHOL.- Como bien decía el señor Ministro de Economía y Finanzas, esta paramétrica la realizamos junto con la gremial de taxis en diciembre de 2010 teniendo en cuenta todos los insumos básicos, precio y cantidad de cada uno de ellos para determinar cuál es el costo básico de un taxi en el país. A partir de ese costo básico, los ajustes a posteriori se han hecho de acuerdo a las variaciones y los precios que se han acordado hasta el presente.

SEÑOR MINISTRO.- Creo que he respondido todas las consultas planteadas por los señores Senadores. Agradecería que me hagan saber y me aclaren si hay algún punto que no haya logrado abarcar en mi respuesta.

SEÑOR GALLINAL.- Entendí claramente la respuesta del señor Ministro. Simplemente me parece que sería importante para el trabajo en Comisión disponer de los elementos en función de los cuales se llega a los números porque, evidentemente, nos los van a preguntar. Sería conveniente, cuando recibamos a los diferentes invitados, no solamente escuchar sus inquietudes sino acompañar el proyecto de ley con el fundamento en función del cual se fijaron las cantidades. Me queda claro que hay un techo que no se puede superar.

En definitiva, considero pertinente contar con esa información. Supongo que no hay ningún tipo de prohibición, ya que entiendo es de carácter público y nos va a permitir fundamentar las preguntas que seguramente nos harán dentro de la Comisión y fuera de ella.

SEÑOR MINISTRO.- De hecho, nosotros traíamos un pequeño informe bastante conciso, que creo aporta todos los elementos que nosotros tuvimos en cuenta para hacer el diseño. Hay una parte de la información que podemos certificar que es cierta y otra que son declaraciones que esperamos no cambien con respecto a lo que nos dijeron a nosotros. En seis meses imagino que puede haber cambios impresionantes, pero si los hay, también deberíamos razonar distinto sobre el proyecto de ley.

Quiero aclarar cuál es la lógica del proyecto con la situación actual de consumo y recaudación impositiva. La estructura actual del consumo de combustibles genera a la Dirección General Impositiva una recaudación de US$ 20:123.237, mientras que, si se pasara todo a nafta, se recaudarían US$ 42:557.772. Esto es por la estructura de impuestos que tienen uno y otro tipo de combustible. Es bastante claro que la diferencia entre una y otra cantidad es el exceso de recaudación que ocurriría por el masivo pasaje a nafta. Si dividimos esa cifra por la cantidad de litros consumidos de acuerdo con las paramétricas informadas y el número de vehículos existentes, da exactamente qué es lo que hay que otorgar. Es tan simple como eso, señor Presidente. Nosotros les dejamos este informe y, ante cualquier duda que se tenga sobre los datos relativos a la paramétrica de costos, el Ministerio de Economía y Finanzas podrá aportar la información sobre la situación actual y la que se tuvo en cuenta en ocasión de la última actualización del sistema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no hay nada más que informar sobre este proyecto de ley, pasamos a analizar la Carpeta Nº 1242/2013 correspondiente a los Hospitales Maciel, Pasteur y Pereira Rossell, en la cual se propone derogar las leyes que facultaron a la Dirección Nacional de Loterías y Quinielas a disponer de sorteos especiales y se sustituye la asignación de recursos.

SEÑOR MINISTRO.- Voy a hacer una introducción y una fundamentación de la lógica del proyecto de ley que presenta el Poder Ejecutivo y después voy a solicitar que el Director Nacional de Loterías y Quinielas, señor Luis Gama, haga uso de la palabra para explicar más en términos operativos y dé cifras más precisas de la situación actual.

La motivación de este proyecto responde a un problema que veníamos identificando desde hace un tiempo e, incluso, la organización actual del juego de lotería ha cambiado desde el punto de vista cualitativo.

Como los señores Senadores saben, según las disposiciones vigentes está fijado un sorteo de la Lotería Nacional cuya recaudación va para el Hospital Maciel, otra para el Hospital Pasteur y otra para la Fundación Peluffo Giguens.

En más de una oportunidad sucedió que, en ocasión de realizarse el sorteo cuyo resultado está asignado a cada una de estas instituciones, el resultado no existe. No solo tenemos asignado algo que no tiene valor, sino que en algunas ocasiones el sorteo ha dado pérdida.

Dado que el objetivo del Legislador fue asegurar un volumen de recursos proveniente del resultado del juego de lotería a estas instituciones, el Poder Ejecutivo propone asignar un porcentaje de la recaudación de la ganancia de la Lotería de Fin de Año y la de la Revancha de Reyes a estas instituciones, sabiendo que esos son los sorteos rentables. A través de estas dos loterías se explica el resultado global de la institución y del juego. En definitiva, se propone destinar un 1% para el Hospital Maciel, un 1% para el Hospital Pasteur y un 1% para el Hospital Pereira Rossell. Esto también solucionaría, en el caso del Hospital Pereira Rossell, la forma de asignación, pues se destinaría el monto directamente al Hospital para que este haga lo que entienda conveniente con esos recursos. De esta manera, pensamos que el proyecto estaría solucionando dos problemas, pues se daría mayor certeza a lo que efectivamente se quiere otorgar a estas tres instituciones y, además, se resolvería el tema de que, en el caso del Hospital Pereira Rossell, era solamente la Fundación Peluffo Giguens la que recibía la asignación.

Me gustaría que el Director Nacional de Loterías y Quinielas, señor Luis Gama, contextualice el tema e, incluso, explique cuál sería la nueva operativa del juego, ya que se aplica un cambio en la cantidad de sorteos y el modo de actividad de la lotería en el país.

SEÑOR GAMA.- Ampliando lo que explicaba el señor Ministro, quiero contar muy brevemente lo que sucedió en 2012 con las tres loterías, que tuvieron resultados muy distintos. En principio, por ley está establecido que el primer premio de las loterías especiales es, como mínimo, el 20% del premio mayor del Gordo de Fin de Año. Dicho premio, en noviembre de 2011 fue de $ 75:000.000, por lo que el primer premio de las loterías especiales por ley debía ser de $ 15:000.000, que era un monto muy superior a lo que veníamos ofreciendo en forma semanal, pues el primer premio era de $ 7:000.000. Eso complicaba la situación, pues nosotros estábamos vendiendo un 23% –voy a hablar de cifras redondas para que se entienda claramente–, que representaba en promedio entre $ 10:000.000 y $ 11:000.000, pero solo de primer premio estábamos ofreciendo $ 15:000.000. ¿Qué pasaba? Si el premio mayor, es decir el entero, no se comercializaba, no había ningún inconveniente pues la entidad destinataria recibía recursos, pagábamos la comisión a nuestros agentes que eran los que nos comercializaban los billetes y nosotros no teníamos problemas de ningún tipo. En el caso del Hospital Pasteur, no tuvimos problema y se pudo transferir algo a pesar de que se compró algún quinto del primer premio; en el del Hospital Maciel no se comercializó, por lo que el monto transferido fue importante, pero lo más grave sucedió con la Fundación Peluffo Giguens, pues vendimos $ 10:000.000, comercializamos el entero, por lo que tuvimos que destinar $ 17:000.000 en premios –los $ 15:000.000 del entero más otros premios que hay dentro del programa de premios– y tuvimos que pagar casi $ 2:000.000 de comisión a nuestros agentes por comercializar el producto. Eso hizo que recaudáramos $ 10:000.000, pero tuviéramos como erogación $ 19:000.000. O sea que tuvimos que desviar $ 9:000.000 de Rentas Generales porque fue necesario atender la situación. Antes de la lotería pedimos a la gente una colaboración cuyo destino era, en ese caso, la Fundación Peluffo Giguens. Después del sorteo nos encontramos no solo con que la Fundación no recibiría un solo peso, sino que nosotros teníamos que desviar $ 9:000.000. Consideramos que es como engañar a la gente. Pensamos que no es sano, desde el punto de vista de una buena administración, que pasen estas cosas. Entendemos que debemos atender el espíritu que inspiró al Legislador, que fue asegurar que esas tres instituciones recibieran recursos. Nosotros con este 1% estamos asegurando alrededor de $ 2:400.000 a cada una de las instituciones. En definitiva, cada una de ellas puede programar su presupuesto teniendo la certeza de que va a recibir ese dinero, sin depender de que se comercialice o no el entero. Realmente no creo que sea bueno que se repita lo que sucedió con la Fundación Peluffo Giguens. Por nuestra parte, de ese modo no corremos riesgo alguno y las instituciones reciben la cooperación que pretende dar el ciudadano.

SEÑOR MINISTRO.- Voy a referirme específicamente a la estructura del proyecto. El artículo 1º establece la derogación de las normas en las que se amparan las disposiciones con las que se venía

operando hasta este momento. El artículo 2º señala lo que el señor Gama nos describía y el artículo 3º es simplemente operativo y nos faculta para realizar el depósito a la orden de cada una de estas instituciones de lo producido por los mecanismos fijados.

Quedamos a disposición de los señores Senadores, en esta oportunidad o en otras, para que formulen las consultas que entiendan necesarias.

SEÑOR GAMA.- Precisamente, estamos elaborando una nueva estructura de la lotería para evitar este tipo de diferencias y las irregularidades que se han producido. Como se sabe, hemos eliminado las loterías semanales y solamente realizamos una mensual y este proyecto de ley acompaña ese nuevo modelo de lotería que estamos implantando.

SEÑOR GALLINAL.- En primer lugar, quiero aclarar que me comprenden las generales de la ley porque soy un frecuente comprador de números de lotería. Todavía no he tenido la posibilidad de pasar por las ventanillas a cobrar, pero el día que eso ocurra voy a ir con un fotógrafo de la prensa y un escribano, de manera tal de dejar en claro el origen de ese dinero. Creo que eso va a suceder algún día.

Por otra parte, pienso que es verdad que nos han complicado mucho y a ese respecto quiero formular una pregunta. Tenía la impresión de que, efectivamente, la lotería no debía ser una fuente de ganancia para la Dirección Nacional de Loterías y Quinielas en los casos de aciertos. No sabía cuál era la razón de que desde hace unos meses solo haya una lotería por mes y no se realice todas las semanas. La explicación surge claramente de lo que dijo el señor Ministro. Hay un porcentaje del premio mayor de la Lotería de Fin de Año que se tiene que debitar y ahora se cumple con ello porque se realiza un sorteo mensual con un premio de $ 20:000.000. Si no me equivoco, hace uno o dos años se aumentó en forma sustantiva la cantidad de números. Sobre eso se me generan algunas dudas, ya que tenía la impresión de que el total era un millar y desde hace algunos años ese número se incrementó. Pienso que con eso se busca aumentar las posibilidades de desaciertos y se reducen en forma importante las pérdidas que pueda tener la Dirección Nacional de Loterías y Quinielas. También tenía una duda con respecto al Hospital Pereira Rossell, pero tengo la idea de que esa institución se utiliza como figura intermediaria para destinar esos recursos.

SEÑOR MINISTRO.- Así es, señor Senador.

SEÑOR GALLINAL.- Por último, quiero consultar si en aquellos casos en que el resultado de la lotería estaba destinado a las instituciones mencionadas y había pérdidas, la Dirección Nacional de Loterías y Quinielas, a través de Rentas Generales, se hacía cargo de la contribución a los Hospitales o estos no recibían nada.

SEÑOR MINISTRO.- Si el señor Presidente me lo permite, cedería el uso de la palabra al señor Gama para que conteste las inquietudes del señor Senador Gallinal.

SEÑOR GAMA.- El año pasado se redujeron los millares de 40.000 a 30.000. Y la razón de la disminución fue que vendíamos 16.000 números y, por lo tanto, 40.000 no nos parecía una cantidad adecuada.

En cuanto a qué ocurre si los premios a pagar y las comisiones son mayores a los montos recaudados, debo decir que la institución no recibe absolutamente nada. Ese es el tema: cómo le explicamos después del sorteo al apostador que con mucho esfuerzo compra un billete de lotería, que la institución no recibe nada. Es muy difícil. Y si todavía le decimos que el Estado tuvo que hacerse cargo de un determinado monto, resulta más inexplicable.

Por lo tanto, creo que es de buena administración que aseguremos los recursos, no corramos riesgos y corrijamos una situación que se estaba dando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro de Economía y Finanzas y sus asesores por haber comparecido ante la Comisión.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Es la hora 11 y 6 minutos.)